

Zeitschrift: Ingénieurs et architectes suisses
Band: 118 (1992)
Heft: 20

Vereinsnachrichten

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 22.05.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>



Schweizerischer Ingenieur- und Architekten-Verein
Société suisse des ingénieurs et des architectes
Società svizzera degli ingegneri e degli architetti

Prise de position du Comité central de la SIA sur les votations du 27 septembre 1992

Nouvelles transversales ferroviaires alpines

Le projet AlpTransit vise en tout premier lieu à réaliser l'infrastructure de la solution qui permettra à l'avenir de maîtriser le trafic transalpin, tout en respectant l'environnement. Il est hors de doute qu'il s'agit là de l'objectif principal de ce projet. Dans ce sens, le trafic ferroviaire doit, tant sur le plan de la capacité que de la qualité, être en mesure, d'une part de soulager le trafic marchandise routier et d'autre part d'intégrer le réseau ferroviaire suisse au réseau à grande vitesse européen en cours de construction.

Il faut se réjouir que la Suisse soit prête à prendre elle-même les choses en main. Elle démontre ainsi sa solidarité dans le cadre de l'Europe tout en protégeant ses intérêts nationaux.

Le projet AlpTransit n'est donc pas seulement important pour le trafic transalpin international, mais représente également une solution sur mesure répondant aux besoins de la Suisse. Dans cette optique, il semble donc tout à fait rationnel de diviser le trafic en deux axes, Saint-Gothard et Lötschberg. Une extension du projet Rail 2000, comprenant la construction de voies supplémentaires, peut être évitée ou éventuellement exécutée ultérieurement. Il est également indispensable que ce transit des marchandises soit supportable pour la population montagnarde.

Sur le plan national, le projet AlpTransit permet également aux cantons du Tessin et du Valais d'être reliés au concept Rail 2000 et offre en outre au second une solution de rechange compensant son renoncement à la construction d'une route nationale traversant le col du Rawil, et permettant une forte amélioration de l'axe est-sud.

De plus, la limite d'absorption du trafic des régions traversées est d'une importance capitale pour une

De plus, la limite d'absorption du trafic des régions traversées est d'une importance capitale pour une optimisation du tracé des lignes ainsi que pour les différentes étapes et le choix des méthodes de construction. Lors de l'acceptation des diverses tranches de travaux, on accordera à cela une attention toute particulière. Le coût du projet, comprenant la jonction avec la partie Est de la Suisse, se montera à 15 milliards de francs (prix prévu en 1991). Cela semble aisément supportable, au vu

Loi fédérale pour un nouveau droit foncier rural

Sur certains points essentiels, la loi fédérale pour un nouveau droit foncier rural est certes favorable aux agriculteurs exploitant leur propre domaine et c'est une bonne chose. Dans leur ensemble cependant, les mesures qu'envisage ce nouveau texte peuvent paraître disproportionnées et l'on peut honnêtement mettre en doute la nécessité d'un tel élargissement des dispositions en vigueur.

En effet, si le droit foncier rural s'appliquait jusqu'ici aux bien-fonds situés en zone agricole, les nouvelles dispositions engloberaient tous les terrains qui ne se trouvent pas dans une zone à bâtir. L'envergure d'une telle extension et l'impact qu'elle aura sur les surfaces concernées est difficile à évaluer.

La loi prévoit que l'acquisition des superficies en question demeurera réservée aux seuls exploitants de leur propre domaine et ce, à un prix limité, fixé par l'Etat.

En outre, parmi ces exploitants, ceux qui disposent déjà de davantage de terre que nécessaire pour assurer un train de vie «au-dessus de la moyenne» à une «famille paysanne», seraient exclus de cette possibilité d'achat. Là encore l'Etat

de la durée des travaux, c'est-à-dire 12 à 15 ans, et du volume total desdits travaux. Sur le plan de la capacité, l'industrie suisse de la construction sera tout à fait en mesure de réaliser ce projet qui ne dépasse pas le volume de construction nécessaire par les centrales électriques et les routes nationales.

Le projet AlpTransit mérite un soutien total. Cela parce qu'aucune alternative n'est possible et parce qu'en cas de refus, il n'existe pas de solution pour assurer le trafic transalpin croissant tout en respectant les impératifs écologiques.

déciderait de ce que représente un train de vie au-dessus de la moyenne et de ce qu'est une famille paysanne. Enfin, la vente partielle d'une exploitation agricole devrait également être interdite, selon une disposition peut-être justifiée dans son principe, mais qui rendrait notamment impossible le rachat parcellaire, en vue de son partage entre exploitants voisins, d'un domaine non rentable.

Ces quelques précisions illustrent l'impact que la nouvelle loi aura sur les structures économiques en place et qui, en dernière analyse, pourrait avoir des répercussions sur l'ensemble du droit de la propriété. C'est pourquoi, il importe que chaque citoyenne et chaque citoyen – et les membres de la SIA en particulier – scrute la nouvelle réglementation dans ses détails, afin de se forger en toute connaissance de cause l'opinion qu'ils défendront lors du vote.

Le Comité central

N.B. Ce texte remplace l'éditorial de notre numéro 19 du 2 septembre 1992, paru à la suite d'une transmission prématurée.

Journée «Energie 92»

Comptoir Suisse – Palais de Beaulieu

Vendredi 18 septembre 1992

La Journée de l'énergie est une manifestation traditionnelle du Comptoir Suisse. Elle est ouverte au public et se déroule chaque année depuis 1982, le vendredi de la première semaine du Comptoir.

Elle est organisée conjointement par l'Office fédéral de l'énergie, les cantons romands et la Direction du Comptoir Suisse, selon le principe de la table ronde à laquelle prennent part les orateurs sous la direction d'un animateur.

La séance a lieu de 10 h à midi au cinéma du Palais de Beaulieu. Elle se divise en une partie réservée aux exposés, une seconde partie consacrée à un tour de table entre les orateurs, la troisième étant ouverte au dialogue avec la salle.

Le thème de cette année *Electricité – Economies volontaires ou rationnement* peut surprendre. Pourquoi avoir choisi un sujet à connotation très pessimiste?

La précarité actuelle de l'approvisionnement électrique de la Suisse romande est à ce point marquée qu'il faut se mettre à l'évidence que pour la population, l'alternative est inéluctable: soit elle modère sa consommation, en réduisant ainsi la demande, soit elle n'entreprend rien, et se sont les installations techniques de sécurité qui se chargeront de protéger les infrastructures de transport, en déclenchant les réseaux pour les protéger des surcharges. Comment en est-on arrivé là ?

Cette situation est due au sous-dimensionnement du réseau d'approvisionnement d'EOS face à l'augmentation régulière de la demande de ses actionnaires-preneurs. Afin de remédier à une telle évolution, EOS a présenté les premières demandes d'autorisation pour la réalisation de la ligne 380 kV Galmiz-Verbois en 1976, déjà pour la mettre en service en 1983. Aujourd'hui, 10 ans bientôt après le délai fixé initialement, seuls les tronçons Vaux/Morges-Romanel et Romanel-Yverdon ont été réalisés, après des combats procéduriers et des guerres juridiques incessantes, qui continuent d'ailleurs sur les tronçons encore en discussion.

Il est aujourd'hui raisonnable d'affirmer que, si rien ne change dans les procédures d'autorisation, la ligne contestée – mais dont la nécessité a été reconnue par les plus hautes autorités du pays – ne pourra pas être mise en service avant l'an 2000. Pendant ce temps, la demande d'électricité continuera de croître pour répondre aux nouvelles demandes entraînées par le développement démographique de la Suisse romande et du bassin lémanique en particulier. L'évolution des

consommations électriques de la Suisse et des actionnaires-preneurs d'EOS au cours de ces dernières années est suffisamment parlant pour se passer de commentaires. De 1983 à 1991, l'augmentation a été de 25 % pour l'ensemble du pays et de 84 % pour les cantons de Fribourg, Genève et Vaud!

Cette situation est liée aux lenteurs administratives dues à plusieurs raisons.

- La durée des procédures est déterminée par la Loi fédérale sur les procédures administratives de 1968.
- La durée d'étude des projets et l'octroi des premières autorisations a été sensiblement prolongée par l'entrée en vigueur de la Loi fédérale sur la protection de l'environnement de 1985 et l'obligation de réaliser les études d'impact qu'elle implique.
- L'existence d'une situation conflictuelle figée entre des formes d'intérêts antagonistes que sont les obligations légales faites aux entreprises électriques de satisfaire les demandes et les soucis extrêmes de protection de la nature et du paysage qui s'opposent aux réalisations. Les contraintes fixées par l'aménagement du territoire ne sont pas toujours en accord avec les autres intérêts défendus.

En fin de compte, ce sera le consommateur, même s'il est économe et responsable, qui fera deux fois les frais d'une situation de crise artificielle: la première, en se voyant priver d'une forme d'énergie dont la société actuelle ne peut plus se passer; la deuxième, en subissant les retombées négatives dues à un dysfonctionnement des institutions économiques de toute une région.

Ce sont ces nombreuses constatations qui justifient une information circonstanciée du public et qui expliquent qu'aujourd'hui le problème de l'approvisionnement du sud-ouest de la Suisse est à prendre très au sérieux. Il sera traité par plusieurs personnalités.

Appréciations techniques

- Approvisionnement en électricité de la Suisse romande, par M. Jean Remondeulaz, directeur EOS
- Le point de vue du consommateur, par M^{me} Pierrette Rohrbach, consommatrice

Appréciations critiques

M^{me} Francine Jeanprêtre, conseillère nationale

M. Bernard Rohrbasser, conseiller national

Animateur: M. Jean-Pascal Genoud, délégué cantonal genevois à l'énergie

Il est souhaitable que chacun saisisse l'occasion de s'informer sur une situation qui le concerne directement et dont il pourrait subir les désagréments. *Renseignements complémentaires:* Centre cantonal Info-Energie, rue de l'Université 5, 1014 Lausanne (tél. 021/316.70.16).